

Auto[®] magazin

/ Broj 122 / Februar 2019. /



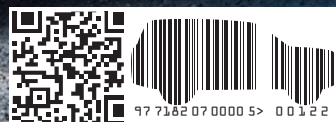
Kia Sportage 1,6 CRDi AWD

PROMOCIJA

OTKRIVAMO
Prvi popusti
pred Salon
automobila!



TOYOTA RAV4



www.magazinauto.com / Cena 99 dinara / 1,2 evra\CG / 2,50 KM\BIH / 60 den\MK /

BMW 640i xDrive GT



Renault Megane 1,33 TCe 140

Jaguar E-Pace D150 AWD



Miran san

Oz generacije u generaciju Kija pravi sve bolje SUV modele. Aktuelni „sportidž“ je upravo redizajniran, tako da se uz bezbednosna i druga tehnička poboljšanja nalazi u samom vrhu klase. Doduše, počeli smo da ga svrstavamo među „dosadne“ automobile. Sa njim jednostavno nema problema i kompromitujućih situacija sa kojima su puni forumi kao u slučaju nemačkih i francuskih modela. „Sportidž“ jednostavno važi za pouzdan i proveren auto, koji nudi mnogo opreme po

povoljnim cenama. Sa redizajnom stiže još veći broj kombinacija motora, menjača i opreme, tako da za manji iznos može da se dobije izuzetno opremljen auto, kao u slučaju test primerka. Pokreće ga jača varijanta potpuno novog 1,6 dizelaša od 136 KS, koji stiže kao zamena za dosadašnji 1,7 i 2,0. Menjač je automatizovan, sa dve lamele i sedam brzina a pogon je na sva četiri točka. Cena je 27.590 evra i to za treći od ukupno četiri paketa opreme. Kome nisu bitne stavke kao što su navigacija, kamera za vožnju unazad, auto-

matska aktivacija dugih svetala, sistem za prepoznavanje saobraćajnih znakova i održavanje sredine trake, a ne smetaju mu alu-felne prečnika 16 inča i nedostatak grejača sedišta i drugi detalji koji se odnose na komfor, uštedeće dve hiljade evra. Ako vam ne treba ni automatizovani DCT menjač sa sedam brzina, „sportidž“ sa dizel motorom i 4x4 pogonom možete da nabavite već za 23.590 evra. Za ljubitelje benzinaca u ponudi je atmosferac zapremine 1,6 litara ali i turbo, sa 177 „konja“. Oni koji preferiraju najsnažnije mo-

tore i veću zapreminu, tu je 2,0 dizelaš sa 185 konjskih snaga. Za najštedljivije pripremljena je i osnovna varijanta čija je cena 18.990 evra.

Kao što to obično biva, redizajn donosi više tehničkih a manje estetskih izmena. Novi „sportidž“ možete da prepoznate po debljoj hromiranoj lajsni na prednjem braniku ali i po drugačijoj grafici zadnjih svetala. Razlike u unutrašnjosti su na nivou detalja. Nešto su drugačiji tasteri na volanu; na svu sreću, Kija je zadržala fantastično profilisan obruč, koji je jedan →



PROVERENA MEHANIKA, BOGATA OPREMA, NATPROSEČNA PONUDA PROSTORA I SEDMOGODIŠNJA GARANCIJA SU NAJVAŽNIJI ELEMENTI ZBOG KOGA VAS NEĆE BOLETI GLAVA AKO SE ODLUČITE ZA REDIZAJNIRANU „KIJU SPORTIDŽ“



Čuvena garancija

Redizajnirani „sportidž“ se za evropske kupce proizvodi u fabrici u gradu Žilina u Slovačkoj. Svaki primerak standardno dolazi sa Kijinom legendarnom i najdužom evropskom garancijom koja traje sedam godina, odnosno do 150.000 pređenih kilometara (prve tri godine bez ograničenja pređenih kilometara).



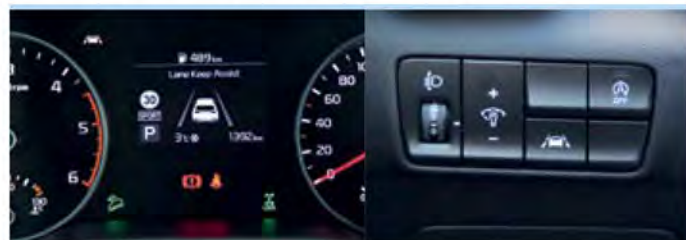
Automatska duga svetla

Kada nema ulične rasvete, „sportidž“ automatski uključuje i isključuje duga svetla. Za razliku od drugih automobila sa ovom funkcijom kod kojih ručica ablennera mora da bude konstantno odgurnuta (kao kad vozite sa dugim svetlima) ukoliko vozač želi asistenciju automatike, kod „sportidža“ se automatski vraća u prvobitan položaj bliži volanu, tako da se ne narušava komfor prilikom davanja migavaca.



Najnoviji sistemi bezbednosti

U skladu sa modernim trendovima asistencije za pomoć u održavanju sredine saobraćajne trake se menjaju, pa tako i kod Kije. „Sportidž“ je jedan od prvih modela u klasi koji automatski održava vozilo u sredini saobraćajne trake, umesto dosadašnjih upozorenja i „odbijanja“ ukoliko se auto približi liniji. Ista kamera se pobrinula i za snimanje saobraćajnih znakova o ograničenju brzine, ali i drugih vozila po mraku.



od najboljih u klasi, sa sjajnom podrškom za palčeve. Prosto vas tera da ruke držite školski, u poziciji 9:15. S obzirom da je „sportidž“ globalni model Kije, sedišta su napravljena po ukusu Amerikanaca. Široka su, relativno kratka i ravna, sa donjim delom koji bi mogao da bude malo zakošeniji unazad. Volan je prilično visok i u najnižoj poziciji, tako da ima mesta i za one gabaritnije. U odnosu na konkurente „sportidž“ ima natpro-

sećnu ponudu prostora pozadi. Bez problema mogu da sede i vrlo visoke osobe, sa dovoljno mesta za glavu i kolena.

Kvalitet materijala u kabini i završne obrade nimalo ne zaostaje za Evropljanima, naprotiv. Svaki put kada vozimo „sportidž“ iznenadimo se koliko je pažljivo projektovan svaki detalj, uključujući prekidače i tastere. Kada se uhvatite za kva-ku i zatvorite vrata, nema onog šupljeg zvuka tipičnog za vozila



iz Azije, već je sve vrlo sofisticirano. Tapacirunzi su od mekih materijala, baš kako i treba, dok je na komandnoj tabli postavljen i štep. Nismo baš srećni što i dalje nema automatike na podizačima prozora, osim za vozača. Naslon za ruke bi mogao da bude podesiv po dužini, pa se nadamo da će na sledećoj generaciji inženjeri obratiti pažnju i na ove detalje.

Izbor motora, vrste pogona i menjača je stvar ukusa i potrebe. Za one koji često voze autoputem za preporuku su snažnije verzije. Ukoliko prelazite dosta kilometara, uglavnom se vozite po gradu i magistralnim putevima a ponekad idete na odmor automobilom, dizelaš zapremine 1,6 litara je pravi izbor. Još ako ste ljubitelj automatskih menjača, pogotovo robotizovanih sa dve lamele, ovaj auto će vas zanimati. Uz pogon na sva četiri točka obavezno ide jača verzija od 136 „konja“, dok se uz prednji ugrađuje varijanta od 115 KS.

Usklađenost motora i menjača je pravo iznenađenje. Sedmostepeni robotizovani DCT je ➔



S obzirom da je „sportidž“ globalni model, ravna sedišta i nešto tvrda plastika su po ukusu američkih kupaca; kvalitet završne obrade je veoma visok, posebno na detaljima



Kia Sportage 1,6 CRDi
AWD 7DCT EX Fresh
27.590 €



Crno-beli displej između instrumenata



Za svaki slučaj - temperatura diferencijala



Navigacija je standard



U redizajnu nije menjana centralna konzola



Napred je knap za velike telefone



Interesantno mesto za mobilni telefon



Velika pregrada u naslonu za ruke



Polica duplog dna se savija na pola

inteligentniji od većine najnovijih automata. Posebno će se dopasti onima koji znaju da cene vrhunski inženjering. Uživali smo da načinom na koji pritisamo papučicu gasa menjamo „raspoloženje“ menjača, od opuštenog kada tečno naslaže sve brzine do 80 km/h, pa do sportskog, u kome je spreman kao zapeta puška da izvuče maksimum iz motora. Naglo dodavanje gasa vraća po dve brzine naniže, a kik-daun i tri. Iako 1,6 dizelaš nije namenjen jurnjavi

i onima koji očekuju sportske performanse, vrlo je žustar po gradu a menjač više nego dovoljno brz da vas nikada neće ostaviti na cedilu ako trenutno odlučite da date gas i prestrojite se iz kolone u kolonu, ili ako na magistrali želite da izvršite preticanje. Ukoliko vam se baš mnogo žuri i želite maksimalne performanse, tu je „sport“ mod, koji kasnije menja brzine i motor ne drži na uobičajenih 1500 obrtaja, već na višim vrednostima. Iako nema komande menja-

ča na volanu, kočenje motorom je pravo zadovoljstvo jer reaguje trenutno na plus i minus komande ručice menjača. Bilo bi dobro da i u automatskom režimu menjač malo više predviđa situacije i koči motorom, ali svakako nam nije bilo teško da ručicu menjača gurnemo ulavo i uživamo u momentalnom prebacivanju brzina naniže uz slaganje međugasa.

Treći po redu paket opreme podrazumeva alu-felne prečnika 19 inča. Niskoprotfilne gume

su doprinele da ogibljenje bude relativno tvrdo, ali zato karoseriju veoma brzo umiruje prilikom prelaska preko česljeva i drugih neravnina, bez plivanja i ljuljanja karakterističnih za većinu drugih SUV modela C segmenta. Moramo da pohvalimo sjajnu zvučnu izolaciju, koja posebno dolazi do izražaja na auto-putu pri velikim brzinama. Uprkos velikoj čeonj površini i zimskim gumama, u kabini je neočekivano tiho.

Čak i sa stalnim pogonom

Blokada diferencijala

Za razliku od većine SUV modela C segmenta koji imaju potpuno automatsku raspodelu snage na prednje i zadnje točkove, Kia tradicionalno ima mogućnost blokade diferencijala. Klikom na „lock“ taster obezbeđujete da se snaga konstantno deli na prednju i zadnju osovinu u odnosu od 50:50. Za spuštanje niz strme i klizave nizbrdice Kia takođe ima rešenje. Ugrađena je opcija koja obezbeđuje da auto približno brzinom hoda sam koči i vodi računa da ne dode do zanošenja vozila. Sve što vozač treba da uradi je da upravlja, bez držanja noge na kočnici.

na sva četiri točka, „sportidž 1,6 CRDi“ je prilično štedljiv auto, mada ne kako je Kia navela u fabričkim podacima po najnovijim WLTP standardima, koji bi trebalo da su dosta realniji. Pri 130 km/h se „vrti“ na oko 2300 obrtaja, a pokazivač trenutne potrošnje je na oko 7,5 l/100 km. Po ko zna koji put, pokazalo se da moderni automobili imaju sličnu potrošnju i po gradu. Test smo završili sa prosekom od 7,7 l/100 km po gradu, sa dosta rada na leri i vožnjom na kratkim

relacijama sa nezagrejanim motorom po hladnom vremenu. Pri svemu tome auto nismo štedeli, uživali smo u naglim ubrzanjima i spretnom radu menjača.

Kia je napravila više nego zanimljive kombinacije motora, menjača i vrste pogona, tako da svako može da pronađe ono što mu najviše odgovara, bilo da je reč o ljudima koji ne prelaze mnogo, vikendašima, onima koji vole maksimalna ubrzanja ili putnicima na duge staze.

Aleksandar Bursač

Poseban komfor pozadi

Putnicima na zadnjim sedišta posvećena je posebna pažnja. Ugao naslona se podešava do vrlo zavaljene pozicije a ugrađeni su i grejači sedišta. Naravno, tu su i ventilacioni otvori kao i jedna utičnica od 12 volti.



Natprosečan komfor na zadnjim sedišta



Nedostajale su nam zakačaljke za kese, koje su u Kiji jednostavno zaboravili

Kia Sportage 1,6 CRDi AWD 7DCT EX Fresh

MOTOR:

zapremina 1598 ccm, snaga 100 kW (136 KS) pri 4000 o/min, obrtni moment 320 Nm pri 2000-2250 o/min, menjač automatizovani, 7 stepeni

DIMENZIJE:

D/S/V 4485/1855/1645 mm, međuos. rastojanje 2670 mm, klirens 182 mm, prtljažnik 480/1469 l, rezervoar 62 l, masa 1668 kg, pneumatice 245/45 R19

PERFORMANSE:

maks. brzina 180 km/h, 0-100 km/h 12,0, potrošnja 5,2/5,3/5,2 l/100 km

emisija CO2 138 g/km

OPREMA

STANDARD: električna „ručna“, grejanje prednjih i zadnjih sedišta, tempomat, kamera za vožnju unazad, grejači brisača, elektrohromatski unutrašnji retrovizor, multimedijalni displej 7 inča, navigacija sa besplatnim ažuriranjem, blutut, automatski klima uređaj sa dve zone i automatskim odmagljivanjem, krovni nosači, el. preklapanje retrovizora, dodatno zatamnjena zadnja stakla, kamera za prepoznavanje saobraćajnih znakova i održavanje sredine saobraćajne trake, automatska duga svetla, zadnji parking senzori